

Provinciale Staten van Fryslân  
t.a.v. CU, dhr. De Vries

Leeuwarden, 18 mei 2020  
Verzonden,

**19 MEI 2020**

Ons kenmerk : 01762078  
Afd./Opgave : Infrastructuur en Mobiliteit  
Behandeld door :   
Uw kenmerk :  
Bijlage(n) :

Onderwerp : Schriftelijke vragen pilot waterstofbus

Geachte heer de Vries,

Uw schriftelijke vragen op grond van artikel 41 van het Reglement van Orde, binnengekomen op 15 april 2020, beantwoorden wij als volgt.

### ***Inleidende toelichting***

*De provincie Fryslân heeft 336.700 euro beschikbaar gesteld voor een proef om een Q-liner te laten rijden op waterstof. Het gaat om lijn 315 tussen Groningen, Drachten en Emmeloord. Het experiment is een samenwerking met het OV-bureau Groningen-Drenthe, de provincie Flevoland en vervoerder Arriva. De totale kosten voor het experiment zijn 1.2 miljoen euro. Op 15 april 2020 lezen wij in een artikel van het Friesch Dagblad<sup>1</sup> dat Fryslân de stekker uit de waterstofproef trekt, nu het Finse bouwbedrijf in financiële problemen zit. In het artikel concludeert de gedeputeerde dat voortzetting te duur is, en dat er bovendien te weinig tijd resteert in de aanloop naar de nieuwe busconcessie. De fractie van de ChristenUnie is hierover verbaasd en heeft de volgende vragen:*

### ***Vraag 1:***

*Wat is de reden dat u nu al besluit om de resultaten van de proef niet af te wachten?*

### **Antwoord vraag 1:**

De hoofdreden van het beëindigen van de pilot is dat het rendement van de (voor ons te) korte testperiode tot de nieuwe concessie te laag is om een dergelijke investering ad 336.700 euro te rechtvaardigen. De te korte testperiode is het gevolg van een vertraging in de voorbereiding door onder andere het wegvallen van de beoogde busbouwer. Anders

<sup>1</sup> <https://frieschdagblad.nl/2020/4/15/fryslan-trekt-stekker-uit-waterstofproef>

gezegd: het is ons inziens een te korte periode om een geslaagde pilot te doen, dat wil zeggen om voldoende (goede) resultaten te genereren.

Wel willen wij hierbij twee nuanceringen maken. Om te beginnen zijn de omstandigheden omtrent onze OV-concessies gewijzigd, in die zin dat we te maken hebben met een nieuwe werkelijkheid in verband met de coronacrisis. Ondanks dit gegeven streven wij nog steeds naar het starten van de nieuwe busconcessie per december 2022. Bij eventueel uitstel hiervan is sprake van een nieuwe situatie en kan zo mogelijk de proef heroverwogen worden. Uiteraard informeren wij u nauwgezet over de ontwikkelingen in dit verband.

De tweede nuancering is dat, los van de start van de concessie, blijktens een recente brief van vervoerbedrijf Arriva er misschien toch nog een kans bestaat om een test te doen met een waterstofbus. Als dat concreet wordt, zullen wij u meteen inlichten.

Tot slot geldt dat in Q1 2021 het aanbod van de nieuwe busconcessie bekend zal worden. Onderdeel van het aanbod is zero-emissie busvervoer. Het kan zijn dat de nieuwe vervoerder toe zal werken naar volledig zero-emissie openbaar vervoer in de nieuwe concessie. Het is dan maar zeer de vraag of de nieuwe vervoerder de omgebouwde waterstofbus uit het project zal inzetten. Er is dan namelijk maar een korte periode met de bus getest. Daarnaast ontwikkelt de bussenmarkt zich sterk als het gaat om duurzaam vervoer en zijn er steeds meer zero-emissie bussen standaard leverbaar.

**Vraag 2:**

*Wat is de reden dat u de proef met de waterstofbus expliciet koppelt aan de nieuwe concessie?*

**Antwoord vraag 2:**

Rekening houdend met de nieuw omstandigheden, zoals aangegeven in de beantwoording op vraag 1, is het uitgangspunt dat we de transitie willen doormaken naar zero-emissie openbaar busvervoer. Juist een nieuwe concessie biedt de mogelijkheid om dit structureel vorm te geven. Dit geldt ook voor het lange afstandsvervoer met touringcars. Alle pilots en onderzoeken zijn input voor het programma van eisen van de nieuwe busconcessie.

**Vraag 3:**

*Bent u het met ons eens, dat er 10 % procent flexibiliteit is opgenomen in de concessie? Is het mogelijk om de proef, bij goede resultaten, binnen die vrije ruimte in te passen in de concessie? Waarom wel of waarom niet?*

**Antwoord vraag 3:**

Dit is correct. Het is aan de concessiehouder om hier in overleg met de concessieverlener invulling aan te geven. Ook pilots en verduurzaming kunnen onderdeel uitmaken van deze flexibele ruimte.

**Vraag 4:**

*In het artikel staat dat het minstens negen maanden kan duren tot een nieuw bedrijf is geselecteerd. Volgens u maakt het dat allemaal zo ongewis en vindt u het te gek worden. Wat maakt het té gek?*

**Antwoord 4:**

De investering van 336.700 euro staat wat ons betreft niet in verhouding tot het rendement van de (voor ons te) korte testperiode tot de nieuwe concessie. Het lage rendement maakt het "te gek".

**Vraag 5:**

*Het is tot op heden een bestuurlijke toezegging. U kunt de financiële afweging ook maken wanneer een andere partij gevonden is. Vanwaar de haast om u nu terug te trekken aangezien er geen financiële gevolgen zijn?*

**Antwoord vraag 5:**

Het is geen kwestie van haast. Door het project te beëindigen scheppen wij helderheid en geen onnodige verwachtingen. Dit laat onverlet dat de pilot heroverwogen kan worden, mochten de ontwikkelingen hiertoe aangegeven, zie ook beantwoording vraag 1.

**Vraag 6:**

*Op welke wijze heeft u de andere provincies laten weten dat u zich terugtrekt? Is er bestuurlijk overleg geweest over de ontstane situatie en heeft Fryslân haar bedenkingen getoetst bij de provincies die mee doen aan dit experiment?*

**Antwoord 6:**

Het besluit om het project te beëindigen is in goed (bestuurlijk) overleg gegaan met de betrokken partijen.

**Vraag 7:**

*Wat voor gevolgen heeft dit voor de bestuurlijke samenwerking met de provincie Groningen ten aanzien van de waterstofontwikkelingen in het openbaar vervoer?*

**Antwoord vraag 7:**

Bestuurlijke samenwerking met de provincie Groningen was en is uitstekend. Dit besluit heeft daar geen negatieve invloed op.

Gedeputeerde Staten van Fryslân,

drs. A.A.M. Brok, voorzitter

R.E. Boujous - Riemersma, MBA MCM, secretaris